NUMER ZAWIERA: „Atak Stanów Zjednoczonych na europejskie rynki samochodowe", „Z zawodów w Monte-Carlo", „Jak się popiera w Polsce niemiecki przemysł samochodowy", „Pekaemiści ruszają na start", „Gdy buldog strzeże samochodu", „Z galerji motocykli angielskich", — Kronika lotnicza, „Niesamowity pojedynek" (nowela) i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. 23 Kwiecień 1929 r. Nr. 17 (45).

NISKA I NĘCĄCA CENA WOZU ZAGRANICZNEGO,

ma swoje ukryte i rozmyślnie przemilczane przyczyny i tajemnice. . .

Atak Stanów Zjednoczonych no europejskie rynki samochodowe staje się coraz bardziej natarczywy i silny; sposoby zaś stosowane dla zawładnięcia temi rynkami, są coraz radykalniejsze (montownie, „Opel" w Niemczech dumping, wzmożona reklama i t. d).

Ciasnota i konkurencja na rynku samochodowym Stanów Zjednoczonych, wzrosły do takich rozmiarów, iż znalezienie dla zbytu kolosalnej nadwyżki produkcji nad zapotrzebowaniem wewnętrznem, *nabiera znaczenia zasadniczego dla przemysłu amerykańskiego* i staje się kwestją życia, lub śmierci.

Z drugiej strony Europa, a ściśle mówiąc państwa europejskie o silnej i rozwiniętej produkcji własnej, grodzą się przed szturmem Ameryki na ich rynki samochodowe, stosując wysokie cło i stępiając w ten sposób ostrze konkurencji, przeciw sobie wymierzone.

Nie koniec na tem—państwa te bowiem, również walczą o zewnętrzne rynki zbytu w Europie.

Rezultat jest ten, że kraje o słabiej rozwiniętym przemyśle samochodowym, a szczególnie te, które mają niskie stawki celne w swych taryfach, stają się punktem najsilniej atakowanym, przez zalew obcej produkcji amerykańskiej, a także europejskiej.

Polska, posiadająca wyjątkowo niską taryfę celną w dziale dotyczącym automobilizmu (patrz artykuł w „Autolocie" Nr 9 z dn. 26. II b. r.), jest jednym z najłakomszych rynków dla importu zagranicznego, szczególnie wobec słabości jej nowopowstałego przemysłu samochodowego, który *nie ma ani sił, ani środków do walki z potężnemi*, zbrojnemi w miljardowe kapitały przeciwnikami.

To też, widocznym znakiem ofenzywy, skierowanej w Jej stronę są, poza statystyką i cyframi mówiącemi o imporcie samochodów, także takie fakty, jak zakładanie montowni amerykańskich na naszych ziemiach.

Pomijając względy ekonomiczne i patryjotyzmu obywatelskiego, z racji których kupować należy samochody krajowej produkcji, *spojrzyjmy* na to zagadnienie *pod kątem widzenia interesu osobistego* jednostki kupującej samochód.

Zajmijmy się więc rozpatrzeniem i porównaniem wartości wozów ze względu na ich użyteczność, ekonomiczność i przystosowanie do naszych warunków eksploatacyjnych.

Przedstawiciele poszczególnych firm zagranicznych, piszą i wmawiają w naszych obywateli, iż reprezentowane przez nich samochody są idealne na nasze drogi, że są dla nich najodpowiedniejsze i najlepsze, ba—lepsze i tańsze nawet od wytworów produkcji krajowej.

Skąd to twierdzenie i na jakich oparte podstawach?

Czyżby fabryki samochodów zagranicą zadawały sobie trud budowania wozów o konstrukcji specjalnie dostosowanej do naszych przysłowiowych dróg i warunków eksploatacji?

Stwierdzić należy, że *tak nie jest!*

Jak się to dzieje, iż samochody budowane przez jedne firmy są bardziej przez inne—mniej odpowiednie do eksploatowania ich u nas?

Wyjaśnił to już w swoim czasie artykuł, w którym Dyrekcja Zakładów „Skody", wypowiedziała swoje na to zagadnienie poglądy.

Zasadniczo zgadzając się z niemi, poniżej podaję swoje, nieco odmienne zapatrywania.

Otóż, państwa Europy, jak i Ameryka, różnią się bardzo między sobą wymogami stawianemi przez kupujących i warunkami w jakich są eksploatowane kursujące tam samochody.

Z tego punktu widzenia i ze względu na zasadnicze cechy konstrukcji i fabrykacji, przemysł automobilowy można podzielić na kilka grup. Grupy te w zależności od odmiennych warunków różnią się między sobą znacznie.

Stany Zjednoczone, dzięki kolosalnym rozmiarom swych rynków zbytu i niezmiernie silnej konkurencji, jaka tam panuje, *muszą produkować masowo i tanio*, a to się odbija na jakości używanych materjałów i surowców i w konsekwencji na wytrzymałości samochodów.

Na wytrzymałość samochodu *w St. Zjednoczonych zwraca się mniejszą uwagę*, gdyż w większości wypadków, klijent tamtejszy wymaga od wozu przedewszystkiem taniości, a także wygody.

Samochód tani kupuje się tam dla eksploatowania go przez krótki okres czasu, a więc rok, czy dwa lata, przyczem główny nacisk kładzie się na to, aby przez ten czas nie trzeba było samochodu poddawać remontowi, a po tym krótkim czasie, odsprzedać go za tani pieniądz, względnie wymienić za pewną dopłatą na nowy wóz.

Z powyższych względów, tanie samochody amerykańskie są budowane wygodnie, mają ładne karoserje, zaopatrzone są w silne motory, przyczem jednak są bardzo nietrwałe.

Przemysłowiec europejski musi w przeciwieństwie do amerykańskiego zapatrywać się na tę sprawę całkiem odmiennie.

Europejskie rynki zbytu są mniej pojemne, klijentela zaś ma wymagania krańcowo różne od amerykańskiej.

W Europie klijent chce eksploatować swój samochód długi szereg lat, poddając go w razie potrzeby odpowiednim remontom.

Silniki w Europie stawia się ekonomiczniejsze, mniejsze niż w St. Zjednoczonych, a to ze względów podatkowych i oszczędnościowych.

Innemi słowy, wozy europejskie muszą być trwalsze, ekonomiczniejsze w eksploatacji i bardziej użytkowe.

Kolosalną rolę w budowie samochodów odgrywają tutaj również warunki drogowe danego państwa, w którem wozy są produkowane.

Z tych względów Europę można *podzielić na parę grup*, różniących się między sobą bardzo poważnie.

Podział ten wygląda następująco:

1). *państwa zachodnio europejskie*, jak Francja, Belgja, Włochy, Anglja (o warunkach drogowych podobnych do amerykańskich);

2). *państwa środkowo europejskie*, jak Niemcy, Austrja, Czechosłowacja.

3). *państwa o drogach zupełnie słabych*, do których należy i Polska.

Pierwsza grupa państw posiada znakomite drogi i szosy samochodowe i nie potrzebuje w budowanych przez siebie samochodach uwzględniać tych wszystkich konieczności na jakie narażone są samochody eksploatowane na drogach gorszych.

Druga grupa państw musi ze względu na gorszy stan dróg budować samochody znacznie mocniejszej konstrukcji.

Ale dopiero nasze opłakane warunki drogowe i przysłowiowe bezdroża polskie wymagają specjalnych dostosowanych do nich samochodów o celowo wzmocnionej konstrukcji.

To też krajowa fabryka samochodów „Ursus" buduje wozy w przeciwieństwie do zagranicy naprawdę przystosowane do dróg złych i bezdroży, a więc o szczególnie mocnych podwoziach, ze specjalnem resorowaniem i o konstrukcji dużo silniejszej, a zbudowane z lepszych materjałów, niż tanie wozy zagraniczne.

Samochody takiej klasy i jakości rzecz jasna muszą być droższe od zagranicznych, ale wzamian za to dają pełną gwarancję swego przystosowania do naszych specjalnych warunków eksploatacyjnych.

Montownie amerykańskie składające automobile w Polsce z części wyprodukowanych zagranicą, bynajmniej nie dają wozów do naszych warunków specjalnie przystosowanych, lub budowanych. Sprzedają one bowiem te same samochody, co i u siebie w Ameryce, budowane masowo i tanio, a dostosowane do własnych lokalnych warunków, lecz w żadnym wypadku „specjalnie" do naszych.

Te względy we własnym interesie należy przy kupowaniu samochodu brać na uwagę.

Niska i nęcąca cena wozu zagranicznego ma bowiem poza ogólnie znanemi i okrzyczanemi, także swoje ukryte i rozmyślnie przemilczane przyczyny i tajemnice.

L. de V — t.

Najoryginalniejsze wyścigi

o Wielką Nagrodę Monaco.

Po raz pierwszy w dziejach zawodów samochodowych rozegrany został wyścig, którego trasa przechodziła wyłącznie ulicami miasta. Oczywiście, że stać się to mogło tylko w takiem mieście jak Monaco, gdzie niema na ulicach normalnego ruchu miejskiego i gdzie zamknięcie na dłuższy czas arteryj komunikacyjnych nie kolidowało z niczyjemi interesami.

Automobilklub Monaco mógł zatem bez żadnych przeszkód urządzić na ulicach swego grodu wyścig samochodowy, który wzbudził nieprawdopodobne zainteresowanie i stał się bezwątpienia jedną z najwspanialszych imprez tegorocznego sezonu.

Organizacja wyścigu była bardzo trudna *i pochłonęła olbrzymie sumy.* Wszystkie ulice, przez które przechodziła trasa wylano na nowo specjalnym elastycznym asfaltem. Na licznych zakrętach toru poukładano tysiące worków z piaskiem dla ochrony od rozbicia o kamienice wyrzucanych przez siłę ośrodkową samochodów. Ponieważ trasa biegu wiodła w jednem miejscu przez tunel, zainstalowano w nim specjalne oświetlenie, tak iż widno było jak przy świetle dziennem. Wreszcie w kilku punktach toru ustawiono wielkie trybuny oraz tablice do wywieszania wyników. Rolę takiej tablicy *wziął na siebie także przebywający w porcie w Monaco statek Nimfa,* na którym wywieszano olbrzymie cyfry prowadzących bieg samochodów.

Na wyścig przybyło tysiące widzów z całego świata, którzy zalegli nietylko trybuny, ale także wszystkie okna, balkony i tarasy. Ze względu na to, że miasto jest zbudowane amfiteatralnie, z każdego niemal miejsca można było śledzić za przebiegiem zawodów.

Do udziału w wyścigu zgłosiło się 20 kierowców, reprezentujących elitę jeźdźców automobilowych Europy. Pomiędzy nimi *znalazł się i Polak nazwiskiem Bychawski,* który zamierzał startować na samochodzie Bugatti. Niestety (a może lepiej dla niego i dla honoru naszych barw) zrezygnował on z udziału w wyścigu i wcale nie startował.

Wyścig rozegrany został w dniu 14 kwietnia na dystansie 318 klm. w stu okrążeniach toru. Startowało ostatecznie 16 samochodów. Po zamknięciu toru przez księcia Piotra wozy zostały wypuszczone do batalji.

Odrazu w pierwszem okrążeniu na czoło wysunął się doskonały kierowca Williams na samochodzie Bugatti najnowszego typu. *Było to ogromną niespodzianką,* gdyż Williams otrzymał swój wóz z fabryki dopiero w przeddzień wyścigu i nie odbył należytego treningu. Pomimo tego znakomity jeździec prowadził nieprzerwanie przez trzydzieści okrążeń. Za nim szedł niemiecki mistrz Caracciola na wielkim wozie Marcedes Benz, a dalej Bouriano i Philippe, obaj na samochodach Bugatti.

W trzydziestem okrążeniu Caracciola mija Williamsa, lecz już po sześciu okrążeniach dalszych Williams z powrotem zdobywa prowadzenie. Walka tych dwóch mistrzów była niesłychanie pasjonująca. W połowie biegu obaj zatrzymują się dla nabrania benzyny, z czego korzysta Bouriano i przez pewien czas idzie na pierwszem miejscu. Lecz po kilku minutach obaj najlepsi zawodnicy znowu *rzucają się w wir walki,* z której zwycięsko wychodzi ostatecznie Williams. Caracciola, który jechał bardzo dobrze, miał utrudnione zadanie, ze względu na ogromny ciężar swego wielkiego wozu, dający się we znaki na tym pełnym zakrętów torze, i skończył bieg dopiero na trzeciem miejscu. Do celu doszło ośm samochodów w następującym porządku:

1. Williams (Bugatti 2300 ccm.) w 3 g. 56 m. 11 s., szybkość średnia na godzinę 81 klm.
2. Bouriano (Bugatti 2000 ccm.) w 3. g. 57 m. 28, 8 s.
3. Caracciola (Mercedes Benz 7000 ccm.) (w 3 g. 58 m. 33, 6 s.
4. Philippe (Bugatti 2000 ccm.) w 4 g. 01 m. 44, 4 s.
5. Dreyfus (Bugatti 1500 ccm.) w 4 g. 10 m. 49 s.

Wyścigi tysiącmilowe.

Północne Włochy są każdej wiosny terenem wspaniałego wyścigu dla samochodów sportowych, rozgrywanego na olbrzymiej przestrzeni 1000 mil ang. czyli 1621 klm., według następującego szlaku: Brescia—Parma—Bolonia Florencja—Siena — Rzym—Perugia—Ancona—Bolonia—Trevisio — Verona—Brescia. *Wyścig ten jest niezmiernie trudny,* gdyż odbywa się w normalnych warunkach drogowych, bez ograniczenia zwykłego ruchu na szosach i w miastach.

W tym *roku wyścig tysiącmilowy odbył się w dniu 14 kwietnia,* przynosząc drugie z kolei zwycięstwo kierowców Campari i Ramponi na samochodzie Alfa Romeo, którzy przebyli całą drogę w czasie 18 g. 4 m. 25 sek. z szybkością średnią 81 klm./g. W dziesięć minut po nich przybyli do celu Morandi i Rosa na samochodzie OM. Z pośród 81 startujących samochodów do celu doszło tylko 42.

Marjan Krynicki.

Wycieraczka automatyczna „Flexibl".

Ostatnio pojawiło się na rynku nowe rozwiązanie wycieraczki szyby przedniej samochodu.

Wycieraczka ta, wyrabiana przez znaną francuską firmę Marchal, *posiada napęd mechaniczny,* za pośrednictwem linki gętkiej przyłączonej, tak jak szybkościomierz, do skrzynki biegów. Wszystkie wady wycieraczek elektrycznych (wyczerpywanie akumulatora), oraz depressyjnych (zwalnianie wahań podczas zwiększania szybkości) tutaj nie mają miejsca.

Wycieraczka *„Flexibl"* posiadając napęd od skrzynki biegów ma wahania tem szybsze im większa jest szybkość samochodu, co jest jedynem racjonalnem rozwiązaniem.

Posiada ona również duży kąt wahania (145°) co zapewnia doskonałe pole widzenia. Jej prostota wyklucza zupełnie możliwość zepsucia.

Zalety tej wycieraczki *zostały ustalone w czasie ostatniego zjazdu Gwiazdzistego do Monte-Carlo* przez pp. hr. Tyszkiewicza i Gorzeńskiego. Wycieraczka *„Flexibl"* bardzo skutecznie zwalczała zamarzanie szyby co przyczyniło się, że polski Stetysz osiągnął tak piękny sukces.

Niemiecki Automobilklub nosi się z zamiarem urządzenia specjalnego raidu dla wozów turystycznych na trasie długości 10.200 klm. Raid ten będzie próbą wytrzymałości samochodów. Ma on pewne znaczenie dla Polski z tego względu, że dwa etapy mają przechodzić przez nasz kraj. *Start odbędzie się w Kolonji,* poczem trasa prowadzić będzie przez szereg wielkich miast europejskich a między innemi przez *Białogrod, Konstantynopol, Wiedeń, Warszawę, Królewiec, Rewel, Helsingfors, Stokholm, Kopenhagę i Berlin,* gdzie znajdować się będzie meta.

Gdy buldog strzeże samochodu.

Właściciele automobilów w Anglji wpadli na dobry pomysł tresowania psów dla ochrony swych maszyn przed złodziejami. *Wytresowany pies pozostaje w samochodzie i strzeże go podczas nieobecności właściciela.* Oprócz tego psy te, w razie kradzieży automobilu, umiały go poznać później wśród tysiąca innych krążących po Londynie. Psy te jednak czasami mylą się częściowo.

Taki wypadek miał ostatnio miejsce w Londynie. James Holt pozostawił automobil przed drzwiami magazynu. *Po powrocie zastał na siedzeniu przy kierownicy olbrzymiego buldoga.* Na groźby i persfazje pies groźnie szczerzył zęby dając znać, że nie ustąi z zajętego stanowiska. Szczęśliwie nadszedł właściciel psa i przeprosił p. Holt'a tłomacząc, że taki sam samochód ukradziono mu parę dni temu i podobieństwo karoserii wprowadziło w błąd buldoga.

Finansjerzy Segrave'a.

Pisma angielskie podają ciekawe szczegóły o majorze Segrave, który zdobył światowy rekord szybkości na swej „Golden Arrow". Segrave posiada wybitny temperament rekordzisty i z zamiłowaniem oddawał się od wczesnych lat sportom motorowym na lądzie, wodzie i w powietrzu. Podczas wielkiej wojny służył w Royal Air Force, będąc sekretarzem specjalnym jeneralnego sztabu lotnictwa i członkiem lotniczej misji angielskiej w Waszyngtonie.

Kosztowna *budowę „Złotej strzały" sfinansował* z Segravem jego spólnik w interesach przemysłowych, Olivier Piper. Piper dał środki Segrave'owi z powodu zwyczajnej uwagi, jaką Segrave wygłosił na temat, że zapewne Anglji nie uda się pobić rekordu amerykanina Keecha. Sam p. Piper, zapalony sportsmen, był w swoim czasie międzynarodowym mistrzem w rugby.

Konsruktor „Złotej strzały", inż. Irving był także kierownikiem przy montowaniu. *Jest to człowiek gorączkowo i bezsennie pracujący nad fantastycznemi rozwiązaniami maszyn lądowych i powietrznych.* Nad „maszyną szybkości" pracuje już oddawna — on to wykonał m. in. wyścigowego „Sunbeama", na którym Segrave zdobył swój rekord poprzedni. W obu wypadkach szybkości maksymalne były przez Irvinga przewidziane z dokładnością idealną.

Jeszcze jedna osoba grała w pobiciu rekordu rolę wybitną — to popularny w Anglji protektor lotu Cobhama do Australji, sir Wakefield, od lat dwudziestu finansujący olbrzymie imprezy sportowe, które mogą rozsławić Anglję. W tym przypadku sir Wakefield wyznaczył dla zwycięscy rekordu szybkości rentę w wysokości 130.000 franków.

A zatem godna pozazdroszczenia i podziwu współpraca rekordzisty, finansisty, konstruktora i protektora dała Albionowi przodownictwo w szalonym wyścigu o szybkość.

Hiszpanja importuje rocznie obcych samochodów na sumę około 550.000.000 zł.

Jak się popiera w Polsce
niemiecki przemysł samochodowy?

Ostatnio zamieszczano w „Autolocie" artykuły, w których autorzy stawali w wyraźnej obronie Polskiego Przemysłu i Rynku Samochodowego, oraz napiętnowali nielojalne postępowanie naszych własnych obywateli, a nawet władz za popieranie obcej produkcji, znalazły potwierdzenie i poparcie. Liczne listy od Czytelników z różnych stron Polski, dały wyraz ich uznania. Najbardziej rzeczowy i dowodowo omawiający niedbalstwa naszych samorządów i instytucji, artykuł — list, z Górnego Śląska poniżej zamieszczamy.

Red.

W N-rze 15 „Autolotu" z dn. 9 kwietnia b. r. ukazał się artykuł p. t. „*Jakiemi drogami przenika do Polski przemysł samochodowy niemiecki?*", w którym Szanowny autor porusza tak aktualną sprawę, że należałoby jej poświęcić nieco więcej uwagi.

Wiemy dobrze, że *mimo najlepszej chęci ze strony naszego rządu nie udało się nam doprowadzić do traktatu handlowego z Niemcami*, a to tylko z powodu nieprzejednanego stanowiska niemieckich delegatów, którzy wychodzą z tego założenia, że Polska winna być wyłącznym terenem eksploatacyjnym dla przemysłu niemieckiego a zatem wszystko ma iść z Niemiec do Polski a my mamy szukać poza Niemcami rynku zbytu na nasz węgiel i produkty rolne.

Również jest ogólnie znane, że właściwie z racji tego stanu „ex lex" *na wszystkie artykuły sprowadzane z Niemiec nałożone są stawki celne daleko wyższe od tych, jakie się stosuje do fabrykatów sprowadzanych z tych państw, z którymi mamy zawarte traktaty handlowe* — prócz tego każda maszyna, czy samochód zakupiony w Niemczech, może być sprowadzony dopiero po otrzymaniu specjalnego pozwolenia wwozu.

A mimo tych trudności i tak wysokich stawek celnych *kursuje w Polsce poważna ilość samochodów niemieckich* a co najciekawsze, że dziś dostanie się łatwiej wóz niemiecki aniżeli austrjacki lub włoski.

Jakie są przyczyny tego zjawiska? Możnaby je ująć w 3 punktach:

1) *Nieprzestrzeganie odnośnych przepisów* przez nasze władze centralne, które udzielają zezwoleń na wwóz bez ograniczenia,

2) *lekkomyślność naszych obywateli*, a nawet władz i instytucji, które w swem zaślepieniu przekładają samochód niemiecki nad każdy inny fabrykat,

3) *zła wola tych, w których interesie leży celowe popieranie przemysłu niemieckiego.*

Te moje twierdzenia postaram się uzasadnić spostrzeżeniami zebranemi na terenie Górnego Śląska, gdzie — co śmiało można powiedzieć — prawie 50% zapotrzebowania w samochodach pokrywają firmy niemieckie.

W kategorji samochodów osobowych wybija się na pierwsze miejsce „Benz-Mercedes", następnie „Adler", „Protos" i „Opel" i dziś należy do dobrego tonu posiadanie 6-cio cylindrowego „Benza".

Ponieważ przemysł ciężki znajduje się przeważnie w rękach niemieckich, przeto *widzimy tu na każdym kroku protegowanie firm niemieckich* i tak: jeden z koncernów węglowych zakupił samochód firmy Maybach, który kosztował wraz z cłem dość pokaźną sumę, bo przeszło 100.000 zł., jedna z hut sprowadziła z Niemiec 2 samochody osobowe, z wykonaniem luksusowem firmy Oppel, za które skarb Państwa ściągnął przeszło 30.000 zł. tytułem cła a już cłou tej lekkomyślnej gospodarki stanowi fakt, że Bank Gospodarstwa Krajowego w Katowicach nabył niedawno 8-mio cylin. Stoewera!

Magistraty na Górnym Śląsku pracują prawie wyłącznie śmieciarkami firmy Krupp (Katowice, Królewska Huta) a jako wozy ciężarowe są respektowane tylko samochody firmy Hentschel wzgl. N. A. G.

Śląskie tramwaje *sprowadzają swe autobusy z Niemiec*, twierdząc, że tylko w Niemczech wyrabiają samochody pasażerskie ponad 20 miejsc, a władze nie próbują nawet stwierdzić, czy takie tłómaczenia polegają na prawdzie.

I tak już *z tych kilku faktów widzimy, jak szkodliwą jest nasza obecna polityka handlowa*, która umożliwia wrogiemu nam przemysłowi niemieckiemu robienia dobrych interesów w Polsce z wielką szkodą naszych firm krajowych.

Wprawdzie dziś nie możemy jeszcze po wiedzieć, że nasz przemysł samochodowy zaspokoić może wszelkie potrzeby naszego rynku ale o tem *musimy pamiętać, że zaczątki już są i należy dołożyć wszelkich starań, aby poprzeć każdą inicjatywę*, zdążającą w tym kierunku, gdyż tylko w ten sposób możemy dojść w przyszłości do takiego stanu, że nie będziemy potrzebowali szukać pomocy u naszych sąsiadów — jeżeli brak nam narazie pewnych typów w kraju, to zwróćmy się do tych, z którymi mamy już uregulowane stosunki sąsiedzkie (Austrja — „Austro-Daimler", „Steyer", i t. p., Czechosłowacja — „Skoda", „Praga"), ale nie idźmy do tych, którzy nas nienawidzą twierdząc, że „Polska nigdy nie zdobędzie się na własny zupełnie niezależny przemysł samochodowy, boć Polska to tylko państwo sezonowe"!

Władze nasze powinny w każdym pojedyńczym wypadku przedewszystkiem stwierdzić, czy zakupno pewnego typu samochodu w Niemczech jest uzasadnione — przeciwnym razie stać niezłomnie na straży przemysłu krajowego w pierwszym rzędzie, wzgl. zwracać uwagę petentów w kierunku tych państw, które nas popierają w myśl zasady: „ty mnie, ja tobie".

B. D.

Tor samochodowy dla dzieci. Szereg fabryk samochodowych jak np. Bugatti albo Sunbeam rozpoczęło budowę małych samochodzików dla dzieci pędzonych jużto elektrycznością, jużto posiadających motorek spalinowy. Widocznie w dość krótkim okresie, od chwili wypuszczenia pierwszego dziecięcego samochodu znalazło się wystarczająco wiele młodocianych automobilistów, skoro otwarto przed kilku dniami w New Brighton, w Anglji, pierwszy dziecięcy „wyścigowy tor samochodowy.

Szereg Kobiet posiadających prawa jazdy i chcących zarobkować jako kierowcy taksówek londyńskich zwrócił się do Lorda Majora Londynu o udzielenie im zezwolenia na ten sposób zarobkowania. A zatem już w najbliższym czasie ukażą się na ulicach Londynu taksówki prowadzone przez płeć piękną co przez pewien czas będzie jedną z atrakcyj dla przeciętnego londyńczyka.

Zakłady Mechaniczne „Ursus" skonstruowały i wypuściły ostatnio na rynek specjalne podwozia autobusowe, oznaczone jako „Typ AW". i przeznaczone jedynie do karosowania na nich 22-osobowych autobusów. Konstrukcja tych podwozi, wzgl. autobusów uwzględnia specjalnie warunki dróg polskich, mając na celu uodpornienie autobusu na wszelkie przeszkody jazdy. *Autobusy posiadają nośność 3-ch ton.* Wewnątrz urządzone są z całkowitym komfortem.

Liczba samochodów w Szwajcarji stale wzrasta i osiągnęła ona ostatnio około 100.000 wozów ciężarowych i osobowych. *Przeciętnie wypada jeden samochód na 40 mieszkańców,* jednakowoż w szeregu kantonów zagęszczenie samochodów przewyższa przeciętną. Lwią część swych samochodów importuje Szwajcarja z zagranicy.

40.000 Angielek kieruje samochodami. Według obliczeń „Automobil Association" istnieje obecnie w Anglji około 40 tysięcy pań posiadających umiejętność kierowania samochodem. Towarzystwa upezpieczeniowe angielskie *mają bardzo dobrą opinję o kierowczyniach angielskich* i chwalą niejednokrotnie ich zimną krew, opanowanie i przytomność umysłu. Warto zauważyć, że podobne towarzystwa amerykańskie mają wprost przeciwne zdanie o kierowczyniach amerykańskich.

Pogłoski o fuzji Ford — Brennabor.

Prasa niemiecka notuje pogłoski o mającej jakoby nastąpić w niedługim już czasie fuzji między Fordem a niemiecką fabryką samochodów Brennabor. *Miałoby to być analogiczne porozumienie do wykupu zakładow Opel przez G. M. C.*

Zarząd Zakładów Brennabor zaprzecza kategorycznie wszelkim pogłoskom o fuzji z Fordem, podkreślając w ogłoszonym komunikacie swą solidarność z przemysłem samochodowym niemieckim.

Niema wprawdzie niezbitych dowodów, że rokowania o fuzję Brennabor — Ford toczą się w tej chwili, jednakowoż niepodobna wstrzymać się od zwrócenia uwagi, że również Opel zaprzeczał swego czasu najkategoryczniej pogłoskom o rokowaniach z G. M. C.

Pamięć przykładu Opel'a mocno osłabia wrażenie wszelkich wyjaśnień Zakładów Brennabor

Gdzie jest poczucie polskości,
Panów z Tow. Kom. Autobusowej, na linji Warszawa—Poznań..?

Jeden z najpoczytniejszych i dobrze poinformowanych dzienników warszawskich podał przed kilku dniami następującą wiadomość:

„W związku z bliskiem otwarciem P. W. K. miasto Poznań zyskuje nowy, nawskroś współczesny środek lokomocji z kilkoma miastami kraju, jak Warszawa, Łódź, Gdynia etc.

Lokomocję tę utrzymywać będą wielkie luksusowe autobusy. które od 15 prz. m-ca. rozpoczynają regularną komunikację pomiędzy Poznaniem a wymienionemi miastami.

Organizacja leży w rękach Towarzystwa Komunikacji Autobusowej, w skład którego wchodzą między innemi Poznańska Kolej Elektryczna, firma Cookson, oraz konsorcium polskich kapitalistów. Dyrekcja spoczywa w rękach dyr. p. Nestrypke. Jako typ najbardziej odpowiadajacego autobusu wybrano wozy Brockway, do których karoserje wykonywane są w kraju. Wozy te posiadają luksusowe urządzenie, pasażerowie siedzą w fotelach klubowych cała zaś przestrzeń np. z Warszawy do Poznania (303 klm.) zostaje przebyta w ciągu 8 godzin.

Autobusy będą odchodziły ze wszystkich krańcowych punktów 2 razy dziennie i będą utrzymywały komunikację reguralną według rozkładu".

Chcąc omówić dokładnie tą informację i uzasadnić nasz punkt widzenia, przytoczyliśmy całą wiadomość w dosłownem brzmieniu, by z jednej strony uniknąć streszczenia, które prawie zawsze może mieć pozory rozmyślnej tendencji, z drugiej strony zaś, by móc na podstawie tego autentycznego tekstu wykazać naszym czytelnikom, o co nam zasadniczo chodzi.

Dowiadujemy się z tej notatki, że powstało towarzystwo, które ma zająć się urządzeniem komunikacji autobusowej na przestrzeni Warszawa-Poznań w okresie trwania Powszechnej Wystawy Krajowej. Doskonale! Dowiadujemy się jaki jest skład tego Towarzystwa. Ma to być mianowicie spółka mieszana, w której części udziałów posiadać będzie Poznańska Kolej Elektryczna będąca własnością miasta Poznania, oraz nieznana bliżej grupa kapitalistów polskich, druga część udziałów ma objąć, względnie objęło już znane angielskie biuro podróży Cook and Son. Wszystko w porządku. I nagle „*coś zaczyna się psuć w państwie duńskiem*". Ni stąd ni zowąd uderza nas wiadomość, że wymienione Towarzystwo zakupiło dla zwych celów autobusy "BROCKWAY".

A więc na wystawę, która ma być pokazem dorobku Państwa polskiego na każdem polu w ciągu dziesięciu lat istnienia, na wystawę, na której reprezentowany będzie tylko przemysł krajowy, a posiadamy przecież rozwijający się przemysł samochodowy własny: Towarzystwo Komunikacji Autobusowej (bo tak brzmi jego oficjalna nazwa) wozić będzie zwiedzających autobusami całkowicie obcej produkcji. Bo nawet gdyby wmaniano w nas, że „BROCKWAY" jest montowany choćby w Polsce, to o ile wiemy montownie te znajdują się na terenie m. Gdanska, gdzie chyba niema nadmiaru polskich robotników, których możnaby w montowni zatrudnić.

Nie mamy zresztą wcale zamiaru walczyć tutaj z firmą samochodową „BROCKWAY'a". Firma, ta czy inna, zawsze myśli o tem by sprzedać jaknajwięcej i jaknajlepiej i wprowadzić się na rynek. Każdemu to przecież wolno. I powtarzamy raz jeszcze, *nie o zwalczanie „BROCKWAY'a"* nam chodzi.

Rażące w tym wypadku jest postępowanie Towarzystwa Komunikacji Autobusowej. Wprost *samo poczucie taktu nakazywało związać się w jakiś sposób z przemysłem, samochodowym polskim*, tembardziej, że Towarzystwo to napewno nie dołoży do tego interesu komunikacyjnego. Z drugiej strony nie możemy dopuścić myśli, *by inicjatywa w tym kierunku wychodziła od przedsiębiorstwa komunalnego*, jakiem jest Poznańska Kolej Elektryczna.

„Pekaemiści" ruszają na start.

(Rozmowa — wywiad).

Wiosna pomimo spóźnienia, zbliża się do swego pełnego rozkwitu. Nadchodzą ciepłe dnie, a z niemi rozpoczyna się życie sportowe. Zwolennicy dwukołowych „demonów" szybkości, wyciągają swoje: Harleje, Indiany, AJS—y, Gnome-Rhony... Na twarzach ich odmalowywuje się, jakiś gorączkowy pośpiech. Lecz do czego, do czego się śpieszą? — Laik by nie zgadł: widząc motocyklistę rozciągniętego przy swojej maszynie i penetrującego w najdrobniejszej cząstce: silnika i ramy.

Sezon zbliża się! Dość zimowych pieleszy. Do pracy, do wyczynów! Dalej w drogę do włóczęgi. Połykać przestrzeń, z rozkoszą trzymając nogę na pedale.

— — — — — — — — — — — —

Życie sportsmana-motocyklisty, ma wiele wspólnego z „życiem" nawet — telefonu redakcyjnego. Od rana już brzęczy telefon a któryś z „dwukołowych" (naturalnie z silnikiem) wycieczkowiczów sygnalizuje:

—Allo Redakcja—słyszy się zdyszany głos. Dziś wycieczka zbiorowa: PKM—u—i AZS—u do Łęczycy. Zbiórka udała się świetnie. Na starcie zgromadziło się czterdzieści maszyn.— Może redaktor z nami wybierze się... na jednym bagażniku jest miejsce—uprzejmie kończy informujący.

I wytrzymaj tu człeku przy biurku. Słońce, złote potoki aż „wylewa" przez rozwarte okno, dusza cieszy się — wiosna, wiosna idzie. Naturalnie ciska się pióro w kąt, niedokończony rękopis wędruje do kosza, jest już nie aktualny: wieczorem powrót, będą nowe wrażenia, a Czytelnicy z pewnością przyjmą wiadomość ostatnią, żywą,—niż tą wypracowaną nocą na temat działania — bębna i mamki samochodu.

— — — — — — — — — — — —

Podobny telefon, ale nieco spokojniejszy stateczny, otrzymałem onegdaj. Dzwonił dyr. inż. Pryliński, pokrótce powiedział mi, że w dniach najbliższych P. K. M. (Polski Klub Motocyklowy w Warszawie), urządza „Jazdę terenową."

Naturalnie nie dałem za wygraną z tak krótkiej informacji, i zastrzegłem sobie odrazu: prawo wszystkich możliwych audjencji u „Pekaemistów", celem dowiedzenia się nieco więcej—niż, że... 28-go, o godzinie 9 m. 30.

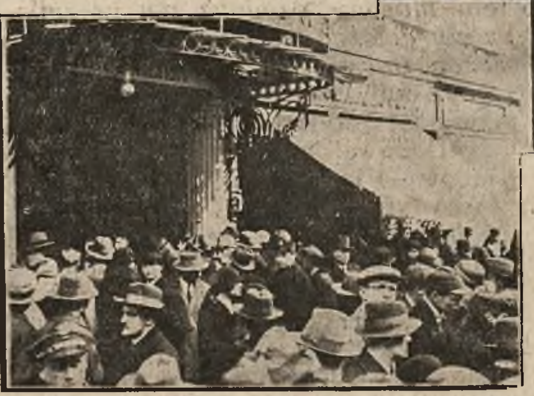
— — — — — — — — — — — —

Punktualnie o godzinie 9-ej rano dnia następnego, lokuje się do auta dyrektora, i jedziemy do Przewodniczącego Komisji Sportowej P K. M., ppułkownika dypl. Tadeusza Zieleniewskiego.

Wchodzimy do jego zacisznej pracowni. W rogu obszernego pokoju, „śpi" wierny Indian, obok zaś zawieszony kask ochronny. Rozglądamy się dalej.—W tym wchodzi sam gospodarz. Przysięgam. A niech mnie kule zatłuką o ile mówię nieprawdę—lepszego wyboru zebranie członków PKM—mu (a członków czynnych jest około setki) na przewodniczącego, uczynić niemogło! Pułkownik z miejsca zabiera głos na temat mającej się odbyć „terenówki". Opowiada z zapałem, o tem co uczyniono i co uczynić zarząd zamierza.

Słyszę po chwili wymieniane nazwiska, które najlepszą dają gwarancję tężyzny i rozwoju PKM — mu:

—Na prezesa klubu— mówi pułkownik, obrano w roku b. pana *Olechnowicza*, wice-prezesem został obrany p. nadk. *Fuchs*, na kapitana sportowego powołano kom. *Ciesielskiego*,







Polski globtroter Jerzy Jeliński, w dniu 14 b. m. w Warszawie. w „Stylowym", wygłosił pierwszy ilustrowany odczyt p. t. *„Pod flagą polską naokoło świata"*. Zdjęcia powyższe uwidoczniają: (pierwsze z lewej) tłumy słuchaczów wychodzących z teatru Świetnego, (środkowe) dyr. Pryliński z Jerzym Jelińskim, który jak pisaliśmy był jednym z pierwszych uczni dyr. Prylińskiego, (górne) szeregi samochodów podczas odczytu.

Fot. „Autolot".

Zdjęć dokonano aparatem nabytym w fr. St. BATER Warszawa, Marszałkowska 95

a zastępcą moim, i to muszę przyznać bardzo dzielnym, jest p. *Pryliński.* Pierwszą klubową i największą skalę zakrojoną imprezą, jak redaktorowi wiadomo, jest: „Jazda terenowa". *Zainteresowanie wśród członków klubu jest ogromne*, nie wyłączając i innych klubów, które zapewne również wezmą udział w zawodach, ponieważ regulamin imprezy tej przewiduje—dopuszczanie motocyklistów niezrzeszonych w klubach.—Opowiem pokrótce znaczenie tej imprezy:

—Zawody tego rodzaju—ciągnie dalej pułkownik, w Polsce będą miały miejsce poraz pierwszy. Krajem rodzinnym *„Jazdy terenowej"*, jest Anglja. Jazda polega na przebyciu określonej ilości kilometrów—*tegoroczna trasa wynosi około 30 klm.* — po drogach polnych gruntowych ze wszystkimi przeszkodami, jakie na tych drogach można napotkać. Obrana przez nas trasa znajduje się pod samą Warszawą, a nie usuwaliśmy jej zbyt daleko od miasta rozmyślnie, *ażeby interesujący się sportem motocyklowym, a nie posiadający maszyny* mogli z łatwością przybyć na tą imprezę. Mając przedewszystkiem na względzie propagandę sportu, również *miejsce ogólnej zbiórki* ustaliliśmy w miejscu bardzo dogodnem; miejsce to wyznaczyliśmy przy krańcowym przystanku tramwajowym na szosie Wolskiej. Pozatem cała trasa, która będzie ogłoszona w chwili wyruszenia zawodników biegnie tak, ażeby widzowie zdążyli po starcie przybyć na finich. Jeździec, który przebędzie w najkrótszym czasie wyznaczoną trasę, otrzyma pierwszą nagrodę, a na nagrody wyznaczyliśmy: złote, srebrne i bronzowe plakiety. Pozatem brane są pod uwagę punkty dodatnie, za dodatkowe obciążenie maszyny, obciążyć motocykl można jeźdźcem, karabinem, lub balastem znajdującym się w plecaku zawodnika, względnie na bagażniku. Dla nas imprezy tego rodzaju mają szczególne znaczenie, przyzwyczajanie jeźdźca do lichych dróg, umiejętność prowadzenia motocykla po każdym terenie, a których u nas jest więcej niż dobrych, na wypadek wojny ma szczególne znaczenie.

—Więc zobaczymy—kończy uprzejmie pułkownik Zieleniewski, jakie wyniki będę osiągnięte w tych pierwszych zawodach. Najlepsi zawodnicy zapowiadają swój udział, a taki *Rychter, Bienert, Heryng, Knappe, Lambert* i inni, nie łatwo dadzą sobie wyrwać laur zwycięstwa. Faktycznym rozpoczęciem sezonu sportowego przez klub nasz, będzie urządzenie biegu, na znanym odcinku szos pod Strugą, do którego już obecnie czynimy przygotowania w postaci opracowywania regulaminu i etc.

— — — — — — — — — — — —

Tak zakończona została rozmowa — wywiad z Przewodniczącym Komisji Sportowej PKM—u. Czekajmy teraz rezultatów „Jazdy terenowej". A nie od rzeczy będzie, gdy wszyscy zwolennicy (o motocyklistach nie mówię, będą napewno) sportu motocyklowego przybędą na start by podziwiać imprezę, która ma miejsce w Polsce poraz pierwszy. Ja również przyrzekam, i ze swej strony zdać przed Czytelnikami zamieszcowymi sprawozdanie — nawet zilustrowane.

Krajowiec.

TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ

NIESAMOWITY POJEDYNEK

(Nowela sensacyjna)

(ciąg dalszy)

Mijały dnie i tygodnie. Tajemniczy separatki Nr. 113 nadal nie przychodził do zmysłów. Z bredni warjata żaden z doktorów nie mógł nic wywnioskować. Specjalnie przeznaczony do godzin furji chorego, stary wysłużony „weteran", posługacz Maciej Terlica, miał polecenie ordynatora. pilnego zapamiętywania wypowiadanych wyrazów *nieznanego* i w wypadku, gdyby słyszał jakieś nowe zdania, nazwisko lub nawet wyraz, wypowiedziany przez chorego, miał natychmiast po zmianie meldować ordynatorowi.

Doktór Jerliński spodziewał się w ten sposób z wydobytych *„wyznań"* chorego odnaleźć bodaj jakikolwiek sens, z któregoby mógł zdobyć nieco podstaw do dalszego leczenia, a może nawet rozwikłania zagadki pochodzenia „tajemniczego". Niestety, tajemniczy nic nigdy nie wypowiedział, co mogłoby posłużyć do wszczęcia poszukiwań jakichś jego krewnych ub znajomych.

Próbowano nad chorym tysiące różnych tricków. Nocą podjeżdżano samochodem pod okna separatki, puszczano silnik na największe obroty i czyniono potworny łoskot, trąbiono nieomal w ucho ze wszelkiego rodzaju trąb, klaksonów i sygnałów automobilowych. Nawet obwożono go po okolicy. Wszystko, ażeby pobudzić do życia uśpiony instynkt, uśpioną a żyjącą może w którejś komórce mózgu poczytalność.

Nic nie pomagało. Na częste wzmianki w prasie całego kraju, a nawet sensacyjne artykuły z zamieszczonemi fotografjami chorego, a należy zaznaczyć, że jedyną rzeczą, na którą tajemniczy się zgadzał bez uporu warjata, to: do jazdy samochodem i fotografowania, wówczas robił miny conajmniej tryumfatora, lub zdobywcy wszystkich puharów i nagród. — Nikt nie odezwał się. Nie napłynęło żadne zapytanie — nic nie wyjaśniło *„incognita"* nieznajomego.

Obaj doktorzy: Jerliński i Borowicz nie pokładali rąk. Przeciwnie jeszcze bardziej zaczęli dociekać idée fixe chorego i wynajdywali coraz bardziej wyszukane sztuczki nad nim. Niepokoiło ich natomiast to, że tajemniczy zapadał coraz bardziej na zdrowiu. Od czasu gdy go przywieziono do szpitala, minęło ośm miesięcy. Ataki furji stawały się coraz słabsze, a miejsce ich zajmowała melancholja, w którą chory zapadał. Melancholja najbardziej niepokoiła lekarzy. Między Jerlińskim i Borowiczem powstała jakgdyby rywalizacja: który z nich zdobędzie *tajemnicę — tajemniczego.* Więc nie był to już ambit lekarzy, a była gra — kto wygra? Nie rozchodziło się już o osobę i *o zdrowie więźnia separatki 113*, a o jego ukrytą manję.

* * *

Nastały wstrętne dni słoty jesiennej. Deszcz siekł o szyby pokoiku nieznanego, on zaś wystawał po całych dniach przy oknie smutny, bez życia. Głębokie brózdy wyryła choroba na twarzy jego Coś go gnębiło, gnębiło strasznie, ukrycie. Nie miewał on już zupełnie ataków, lecz od kilku tygodni nie odzywał się, nie wydobył z siebie nawet bodaj jakiegoś dźwięku. Pokarmu podanego nie ruszał zupełnie, i byłby może zagłodził się na śmierć, gdyby nie poczciwy stary Maciej, który polubił chorego i karmił go własnoręcznie jak małe niemowlę.

. . . .

KOMUNIKAT PRASOWY

Polskiego Związku Motocyklowego

Sekretarjat Warszawa Hoża 37 m. 4.
Sekretarz Generalny Stefan Knappe.

1. F.I.C.M. (Federation Internationale des Clubs Motocyclistes) komunikuje program Kongresu Wiosennego 1929 delegatów związków motocyklowych zrzeszonych w F.I.C.M., który odbył się w dniach 19-20 kwietnia w Berlinie. *Program Kongresu przewidywał:* Narady Międzynarodowej Komisji Sportowej i wybór Komitetu Organizacyjnego „1929 Six Days'Trial",oraz zwiedzenie miasta. *Kongres zakończył się bankietem* zorganizowanym w salach hotelu „Espianade" przez miejscowy Związek Motocyklowy.

2. Kiralyi Magyar Automobil Club-Budapest (Królewsko-Węgierski Automobilklub) nadesłał regulamin i zaproszenie na VI Węgierskie Tourist Tropny, *które odbędzie się pod Budapesztem.* Zapisy przyjmuje Sekretarjat Klubu-Budapest Apponyi-tér 1 do dnia 20 kwietnia w terminie pierwszym, oraz w terminie drugim do dnia 27 kwietnia. Wpisowe wynosi od motocykla 30 P. *Zawody odbędą się 5 maja.* Nagrody w postaci plakiet i tytułów.

3. Do Komisji Sportowej P.Z.M. weszli, jako delegaci prasowi: redaktor *Tadeusz Qrudo Koziełłkiewicz* tygodnika „Autolot", oraz *Marjan Krynicki* z miesięcznika „Auto".

KOMUNIKAT

P.K.M. — Warszawa.

Polski Klub Motocyklowy w Warszawie w dniu 28 b. m. urządza poraz pierwszy w Polsce zawody motocyklowe p. n. „Jazda terenowa".

Ogólna zbiórka — dostępna dla wszystkich motocyklistów, w dniu zawodów o godzinie 9 m. 30. przy ostatnim przystanku tramwajowym na szosie Wolskiej.

Trasa „Jazdy terenowej" obejmuje okolicę pod Warszawą, na trójkącie szos pod wsią Groty, dystans około 30 klm.

Zapisy do dnia 27 b. m. w Sekretarjacie Klubu, wpisowe wynosi zł. 15 od zawodnika.

Regulamin dla zainteresowanych do przejrzenia w Sekretarjacie.

„Gedanja"

Miłośnicy sportu motocyklowego w Gdańsku, w dniu 20-go maja 1928 r. zorganizowali sekcję motocyklową, którą dla zjednoczenia wysiłków Polaków na zachodniej rubieży, wcielili ją do miejscowego klubu sportowego „GEDANIA E. V". Pomimo nadzwyczaj niesprzyjających warunków lokalnych, a nawet wyraźnych przeszkód, dzielni organizatorzy zdołali, już pod koniec sezonu sportowego roku 1928 zgrupować w Sekcji swej około 15 czynnych członków.

Dotychczasowe wyniki działalności Sekcji motocyklistów, przy klubie Sportowym „GEDANIA" *dały jak najpomyślniejsze rezultaty* i rozwój Sekcji szybko postępuje naprzód. Do dużego sukcesu prowadzonej pomyślnie propagandy, należy zaliczyć: wyrażenie chęci *przystąpienia do Sekcji automobistów-Polaków*, znajdujących się na terenie Wolnego Miasta Gdańska, a którzy dotychczas nie posiadają własnej organizacji.. Po przyłączeniu się automobilistów projektowane są wspólne wycieczki krajoznawcze.

W ubiegłym roku pomimo swej niedługiej egzystencji Sekcja motocyklowa pomyślnie zorganizowała kilka zajmujących imprez, jak *również brała udział w manewrach jesiennych* „Stowarzyszenia Wojaków" na Pomorzu. Ruchliwość Sekcji została powitana uznaniem całej prasy pomorskiej.

Na sezon roku bieżącego, Zarząd Sekcji ustalił w programie; kilka dłuższych raidów w głąb, Polski, oraz szereg wycieczek na Powszechną Wystawę Krajową. Przewodniczącym tej ruchliwej Sekcji, jest p. *K. Brühl*, któremu też Sekcja ma wiele do zawdzięczenia.

Echa Komunikatu V.

Nr. V komunikatu P. Z. M., rozesłanego w dniu 8 kwietnia b. r. w sprawie oficjalnego zamieszczania wszystkich wzmianek prasowych i okolników w „Autolocie", i zlecenia tegoż wszystkim członkom klubów Motocyklowych zrzeszonych w Polskim Związku Motocyklowym: *celem jaknajszybszego dotarcia wiadomości* i zleceń P. Z. M., znalazł swój aplauz ze strony zarządów klubów, rozsianych na całym terenie Rzeczypospolitej. Od kilkunastu klubów redakcja nasza otrzymała listy z *zadowoleniem konstatujące fakt* posiadania własnego kącika w piśmie sportowem. W listach znajdujemy szereg ciekawych wiadomości o pracy i działalności i koordynacji zwolenników sportu motocyklowego. Z treści tych listów wynika, że niektóre zarządy klubów napotykają w swej organizacyjnej pracy na wiele trudności, a co najsmutniejsze nie tylko brak poparcia *lecz nawet utrudnienia ze strony władz miejscowych.* Charakterystyczniejsze dane będziemy zamieszczali i omawiali na łamach „Autolotu", oraz napiętnowywali niewyrozumiałe postępowanie osób miarodajnych, którym widocznie brak jeszcze wiele, do zrozumienia celu rozwoju motoryzacji w Polsce. Jak wynika w jednym z listów, nietylko na prowincji znajdują się *profani motocyklizmu*, ale są także i tacy u nas w stolicy. Nie będziemy wymieniali ani osoby, od której zależało załatwienie pewnej „przysługi" — *przysługi*, ktora należała do obowiązku wypełnienia jej, a o której wypełnienie w najuprzejmiejszej formie zwrócił się Zarząd klubu (odpis listu posiadamy), osoba ta nie raczyła nawet odpisać, a oile jeszcze zaznaczamy, że list ten dotyczy jednego z redaktorów (!) tak nielicznej prasy samochodowej, to zrozumiemy cały ogrom niedbalstwa.

W liście do naszej Redakcji, przewodniczący klubu pisze:

„Z ubolewaniem muszę nadmienić, że na nasz list wysłany dnia 13 lutego b. r. do Redakcji... w Warszawie, nie otrzymaliśmy dotychczas nawet małej grzeczności, wzmianki o jego otrzymaniu przez adresata".

Jest to bardziej nie zrozumiałe, że my znajduje się tu w środowisku wybitnie n i e m i e c k i m, liczyć winniśmy na tem większe zainteresowanie się prasy fachowej w kraju".

Te kilka słów skreślonych do nas, a słowa brzmiące z *najwyższym rozgoryczeniem*, niech że będą ostrogą nielojalnym redaktorom, traktującym po macoszemu to, co do ich obowiązku święcie należy.

Od Administracji:

Prosimy Sz. Prenumeratorów, dla uniknięcia pomyłek, o wyraźne wypełnianie blankietów nadawczych.



Motocyklizm w Polsce i zagranicą.

List do Redakcji.

Przychylając się prośbie jednego ze stałych naszych Czytelników ze Lwowa, zamieszczamy list Jego o którego zamieszczenie listem oddzielnym nas prosi. Nazwisko autora zachowujemy narazie w dyskrecji:

W. Szanowny Panie Redaktorze!

Po przeczytaniu w Nr. 15 Jego poczytnego tygodnika pragnąłbym uzupełnić w paru zdaniach artykuł p. t. „Czego chcą Aerokluby Akademickie":

Krytyczne ustosunkowanie się autora do referatu p. Osińskiego jest bardzo słuszne szczególnie jeśli rozchodzi się o tradycję lotniczą

Faktycznie, aerokluby zapomniały lub nie chcą przyjąć do wiadomości tego, co dawniej zrobiono dla rozwoju sportu lotniczego w Polsce. (Czy wiedzą kto to był pilot hr. Scipio del Campo). Ciekawe, słowa te wypowiedział p. Osiński we Lwowie gdzie od 20 laty pracuje Związek Awiatyczny stud. Politechniki nad rozwojem lotnictwa i sportu lotniczego, Widocznie zupełnie obcą jest p. Osińskiemu historja tej najstarszej organizacji lotniczej w Polsce. Tak samo obce są mu zpewnością nazwiska, inż. Libańskiego i braci Florjańskich.

Oczywiście że tradycja nasza w lotnictwie nie jest tak świetną, jak państw przodujących w lotnictwie, jednakowoż jest zapoczątkowaną, Aerokluby ją już nie stworzą lecz tylko mogą dalej kontynuować.

Ponadto uderza jeden fakt. Utarł się już taki zwyczaj u nas i we wszystkich państwach kulturalnych, że gdziekolwiek jaka organizacja urządza zjazdy, to przed otwarciem obrad gremjalnie udaje się na groby tych którzy pracę ich zapoczątkowali, albo duchową łączność z nimi mają. Na cmentarzu obrońców Lwowa uderza każdego w oczy gromada krzyży uskrzydlonych śmigami. Są to groby tych którzy polegli w obronie Lwowa i Kresów Wsch., na ich cześć zostanie zbudowana latarnia lotnicza we Lwowie. Ponadto na mogile trzech amerykanów-pilotów z eskadry Kościuszkowskiej, którzy polegli w obronie Polski, wzniosła Straż mogił polskich bohaterów wspaniały pomnik, przy którym rokrocznie staraniem tej organizacji, w dniu święta narodowego Stan. Zjedn. odbywają się uroczystości. O wszystkiem pamiętano na czwartym zjeździe A. A. we Lwowie, lecz zapomniano o tem że przedewszystkiem trzeba było oddać część tym lotnikom którzy spoczywają na cmentarzu obrońców Lwowa. To też IV zjazd A. A. był pierwszym zjazdem we Lwowie który nie oddał tego co się należy obrońcom Lwowa. Może zapomniano, a może dlatego, że Aer. A. pragną dopiero stworzyć tradycję lotniczą...?

(—) Podpis

Nadzieja uratowania chorego była stracona. Doktorzy liczyli dni jego życia. Młody asystent Borowicz tak dalece był przejęty chorym, że stałe jego milczenie koledzy nazywali *„manją separatki 113"*.

Gdy tylko świtało, nawet w największą niepogodę, doktór Borowicz, mając wolny czas, wychodził na szosę i błądził po okolicy. Wracał zawsze zabłocony i mokry od ulewy jesiennej. O wycieczkach swoich, pytany przez kolegów nie odpowiadał, zawsze naprowadzał rozmowę na inne tory, lub zbywał je milczeniem. Aż nareszcie przemówił:

Pewnego razu wrócił do szpitala ze swej wędrówki wcześniej niż zwykle. Już zdala widziano go, jak zbliża się szybkim krokiem, śpiesząc jakgdyby z nowiną.

Wszedł na korytarz, szybko zrzucił z siebie płaszcz gumowy i zapukał do gabinetu ordynatora.

— Panie doktorze, mam pomysł — podniesionym głosem powiedział do ordynatora.

— Cóż tam? kolega Amerykę odkrył? — zapytał doktór Jerliński, zaintrygowany wyjątkową żwawością swego zastępcy.

— Mam pomysł *uzdrowienia tajemniczego*...

— Jakiż to pomysł, o ile wolno zapytać? — wtrącił ordynator, już z mniejszym zapałem. Dał bowiem już za wygraną z uzdrowieniem chorego.

— Panie ordynatorze — ciągnął dalej niezrażony Borowicz od kilkunastu tygodni, jak panu wiadomo, urządzam włóczęci po okolicy gdzie znaleziono tajemniczego i jego Bugatti. Stawiałem sobie na miejscu katastrofy tysiące pytań. Mierzyłem krokami szosę, porównywałem i oglądałem każdą piędź ziemi. Potrafiłem godzinami stać przy skrzyżowaniu szos pod Niepołomicami, rozmyślając nad wypadkiem i analizując możliwości katastrofy. Zatrzymywałem nawet jadące drogą auta i wozy: prosząc jadących o ustawienie się względnie wymijanie w odpowiednich pozycjach i miejscach, robiłem to celem osiągnięcia wzoru, możliwości katastrofy... i doszedłem do wniosku, że...

— Jakiego? — przerwał asystentowi dr. Jerliński, zaintrygowany opowiadaniem.

— Samego rozwiązania pomysłu nie powiem, może znów próba, którą obmyśliłem i w którą mocno wierzę... nie odniesie skutku, będziecie bawić się moim kosztem, jak już ma to zarezerwowaniu dla mnie separatki 114, gdyż to miejsce, gdzie koledzy mówią nawet cierpię na *„manję — Nr. 13"*...

Oczy młodego asystenta zdradzały silne zdenerwowanie, rozwichrzone włosy, niedbalstwo w ubraniu, rzeczywiście dać mogły przypuszczenie choroby zapaleńca. To też ordynator pilnie słuchając jego wywodów, nie mniej pilnie obserwował zachowanie się jego.

Nie obawiał się absolutnie u niego jakiegoś rozstroju nerwowego, który rzekomo miał zauważyć personel szpitalny na Borowiczu. Był zadowolony ze swego pomocnika, z jego zapału i chęci z jakiemi zabierał się do pracy. W myśli stwierdzał, iż nie omylił się w dobrym wyborze zastępcy — lubił go, a jednak coś w głębi nurtowało i bolało go, na same przypuszczenie, *że uzgrowienie tajemniczego należałoby nie do jego dzieła.* Słuchając to wszystko Jerliński jednak wątpił w pomył asystenta i zapytał go:

— Więc co kolega ma zamiar obecnie czynić, i w czym mogę mu być pomocnym.

— Na razie panie ordynatorze, prosiłbym pana o dwa do trzech dni urlopu — odrzekł niezrażony Borowicz, wyczuwając prąd myśli zwierzchnika. Muszę poczynić parę przygotowań, dla wykonania mego projektu, a tego nie mogę uczynić w Nieznanem, i przyjadę prawdopodobnie z powrotem nie sam... a z pomocą *technicznq*

(C. d. n.)

J. K.

Z GALERJI MOTOCYKLI ANGIELSKICH.

Motocykl Rudge — Whithworth.

W 19-ym stuleciu cały szereg fabryk rowerowych przerzucił się całkowicie lub częściowo na produkcję motocykli. Założyciel firmy Rudge - Withwort, Daniel Rudge już w 1894-tym roku, a więc 35 lat temu również przyłączył się do tej akcji i obecnie fabryka posiada cztery działy, a mianowicie: rowerów, motocykli, łożysk kulkowych, oraz kół wymiennych do motocykli i samochodów.

Należy tu zaznaczyć, że *Rudge był pionierem* w dziedzinie kół wymiennym, które jednak narazie były przyjęte z wielką nieufnością we Francji jeszcze w 1908, stosowanie ich na wyścigach było surowo wzbronione, dziś zaś już nie jest do pomyślenia jazda samochodem lub motocyklem bez kół wymiennych.

Pomysł Rudge'a *odniósł pełne zwycięstwo* i dzisiaj prawie wszystkie samochody od Forda do Rolls-Roys'a *stosują koła wymienne* patentu Rudge'a. —

Fabryka Rudge'a buduje na rok na 1929 6-ść modeli motocykli z czego trzy 500-ki jedną 350-kę i dwie 250-ki.

Rama we wszystkich modelach posiada podwójną podłużnicę górną oraz solidną głowicę przednią z kutej stali. Rury ramy są proste bez wygięć dla nadania jej jak największej mocy. Widełki są oryginalnej konstrukcji, gdyż składają się z dwuch części. lewej i prawej połączonych trzema poprzeczkami. Jest to nadzwyczajne uproszczenie naprawy po wszelkich karambolach i zderzeniach, gdyż prostowanie widełek w tym wypadku jest bardzo ułatwione, a wymiana w razie złamania kosztuje znacznie mniej ponieważ nie trzeba kupować całych widełek. Resorowanie widełek — zapomocą dwuch solidnych sprężyn spiralnych umieszczonych w pokrowcu stalowym.

Pomiędzy widełkami a ramą wbudowany jest tarciowy amortyzator dla regulacji resorowania, dzięki czemu *możemy nawet podczas jazdy regulować działanie resorów* w zależności od stanu drogi. Pozatem mamy tu jeszcze tak zwany tłumik (hamulec) kierowania, który pozwala na pewnego rodzaju hamowanie zbyt wolnych ruchów kierownicy. Hamowanie to oddaje nieocenioną przysługę przy jeździe po mokrej drodze. Koła Rudge'a są oczywiście nawzajem wymienne i łatwo odejmowalne. Przy odejmowaniu tylniego koła łańcuch i koła łańcuchowe zostają przy ramie. Dzięki temu przy zdejmowaniu koła, unikamy regulacji łańcucha i nie potrzebujemy go rozpinać.

Koło przyczepki-kosza jest wymienne z kołami motocykla, mając w zapasie czwarte koło możemy śmiało wypuszczać się w dalszą drogę bez obawy ciągłych montowań gum ponieważ możemy naprawiać kiszkę dopiero w domu. *Jeżeli chodzi o silnik Rudge to posiada on wszelkie cechy nowoczesnych konstrukcji.* Łożyska wszystkie są rolkowe (wałkowe) tłok ze stopu glinu, stworzeń tłoka obracalny tak w tłoku jak i w korbowodzie dzięki czemu powierzchnia tarcia przy tych samych obciążeniach jest trzy razy większa, a tym samym zużycie trzy razy mniejsze. Pompa do oliwy mechaniczna łatwa do regulacji ze wskaźnikiem oliwienia. W karterze rozrządu tylko cztery koła zębate, a nie jak u innych siedem dzięki czemu otrzymujemy małe tarcia wewnętrzne. Magneto regulować można bez rozbierania karteru. Głowica cylindra odejmowana bez wyjmowania silnika z ramy wskutek czego cała operacja docierania zaworów trwa zaledwie kilkadziesiąt minut.

Cały silnik posiada zaledwie siedem głównych części i nadzwyczaj prostą konstrukcję, pozwala to laikowi *nawet na własnoręczne rozbieranie maszyny* co u 90 proc. motocyklistów jest najmilszem zajęciem na zimowe wieczory.

Zaletą czterech zaworów jest znacznie większa średnica otworów wlotowego i wylotowego dzięki czemu cylinder silnika łatwiej się napełnia mieszanką i łatwiej daje się usunąć spaliny. Twierdzenie, że to samo można zrobić przy pomocy jednego zaworu o większej średnicy nie jest słuszne gdyż wtedy powiększamy znacznie średnicę grzybka zaworowego co znowu odbija się na ciężarze zaworu, który wskutek tego posiada zbyt dużą bezwładność, a pozatem wymiary cylindra nie pozwalają na duże powiększenie jednego zaworu gdyż niema na to miejsca i łatwiej jest umieścić w jednym cylindrze w głowicy dwa zawory mniejsze niż jeden duży. Także i chłodzenie dwuch zaworów mniejszych odbywa się prawidłowiej niż jednego dużego, dzięki czemu silniki tego typu nigdy prawie się nie przegrzewają.

Pomiędzy silnikiem, a skrzynką przekładniową wbudowany jest amortyzator wstrząśnień, co wpływa bardzo dodatnio na oszczędzanie tylnej opony.

Czterobiegowa skrzynka przekładniowa daje zapas mocy wystarczający we wszelkich warunkach drogowych, gdyż pierwsza przekładnia ma przeniesienie 1:20, co umożliwia jazdę nawet po najgorszych drogach.

Pneumatyki 26 x 3.25 czyli, półbalony. Ponieważ Rudge rozwija łatwo duże szybkości zastosowanie więc balonowych pneumatyków byłoby niebezpieczne z powodu zbyt dużego ślizgania się po drodze i możliwości katastrofy. W tych wypadkach, gdy okoliczne drogi nie należą tu do zbyt gładkich można zastosować opony o wymiarach nieco większych dzięki czemu jazda nie będzie tak uciążliwa, należy jednak zrezygnować z osiągania wielkich szybkości.

Najbardziej odpowiednie na nasze warunki drogowe są modele SPECIAL 500 ccm. model 350 ccm. oraz małe modele 250 ccm. Model SPECIAL 500 ccm. posiada silnik rozwijający 18 klm. na hamulcu przy maksymalnych obrotach i tylko 1,9 podatkowych. Ponieważ podatek płaci się od koni podatkowych więc opłaty wypadają minimalne. Model ten nadaje się doskonale do jazdy solo lub z przyczepką i rozwija na szosie 95 km., a przy jeździe w pojedynkę szybkość 115 km. gwarantowane przez fabrykę. Szybkości jak na nasze stosunki drogowe są zupełnie wystarczające. *Zużycie benzyny na 100 km. około 3—5 litra bez przyczepki i przy jeździe z przyczepką 4 — 5 litra.* Koszt kilometra jazdy wynosi 5—3 grosz, licząc że pneumatyki wytrzymają 20.000 km. benzyna kosztuje 80 gr. za litr, a oliwa 4 zł. na kilogram nie wliczając w to ma się rozumieć kosztów amortyzacji maszyny.

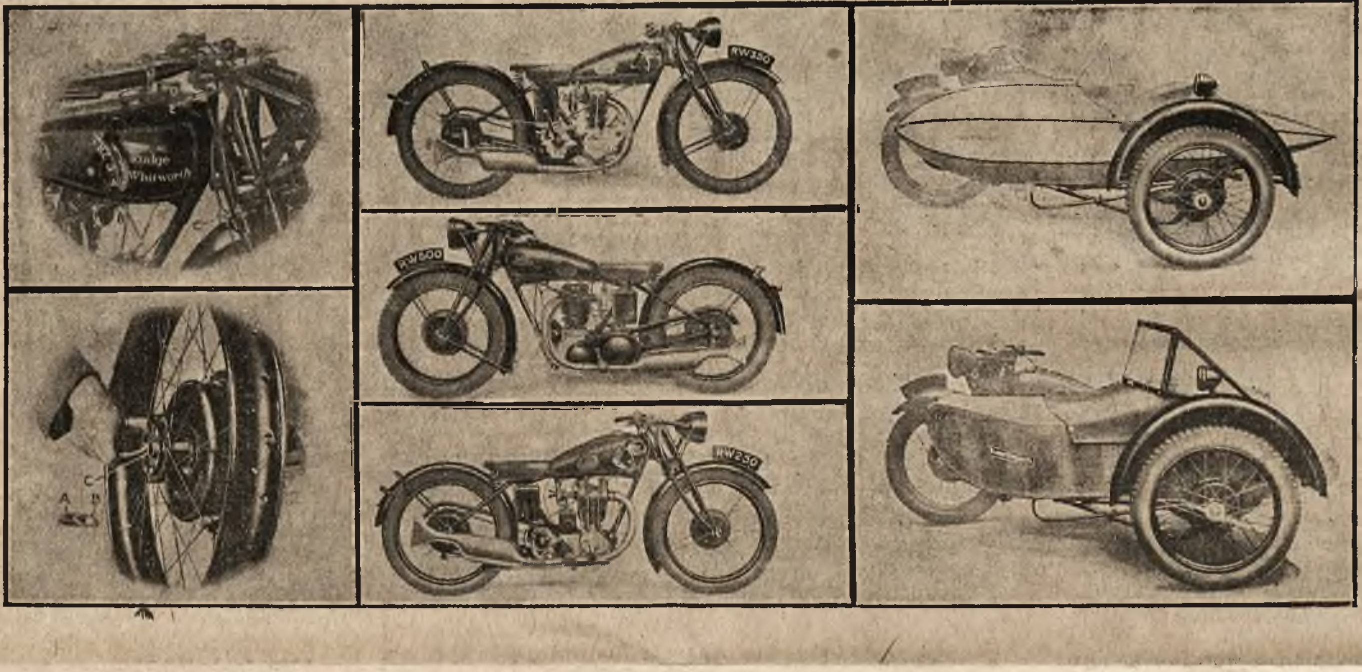
Model 350 posiada wszystkie te same cechy co 500 ccm., jednak nie nadaje się do przystosowania przyczepki chyba na dobrych drogach, natomiast doskonale można na nim jeździć we dwójkę przy czem druga osoba zajmuje miejsce na tylnem siodełku. Rozwija szybkość 105 km. na godzinę na szosie. Na torze uzyskano na tym modelu szybkość 150 km. godz.

Następne modele 250 ccm. jeden z zaworami bocznemi drugi z zaworami górnemi nadają się do spokojnej jazdy gdyż osiągają szybkość do 80 km. na godzinę, można na nich jeździć we dwójkę, są nader ekonomiczne gdyż jednorazowe napełnienie zbiornika wystarcza na ok. 400 km. no i są stosunkowo tanie mimo to, że posiadają i cztery biegi i wymienne koła i sprzężone hamulce. *Sprzężone hamulce to jest jeszcze jeden atut Rudge, który jednak wymaga specjalnego omówienia.*

Motocykle Rudge posiadają hamulce wewnętrzne szczękowe o wymiarze bębna 200 x 33 mm. co daje wielką gwarancję pewności jazdy. Sprzężenie hamulców polega na tem, że hamulce przedni i tylny są w pewnym stosunku połączone z pedałem tak, *że koło tylne nigdy nie może być tak silnie zahamowane by zupełnie stanęło,* a wiemy dobrze, że przyczyną większości katastrof jest własnie gwałtowne zahamowanie naraz obydwu kół motocykla, natomiast *o ile silnik ciągnie niebezpieczeństwo zarzucenia jest znacznie mniejsze,* a nieraz i całkowicie wykluczone.

Licząc się z tem, że dla niewprawnego motocyklisty najtrudniejszą rzeczą jest należyte i spokojne przełączanie biegów. Rudge skonstruował patentowaną we wszystkich państwach, *specjalną skrzynkę przekładniową posiadającą wszystkie koła zębate w stałem zazębieniu tak,* że przy najgorszem nawet przełączeniu uszkodzić koła nie można. Wały skrzynki przekładniowej osadzone są na łożyskach rolkowych (wałkowych).

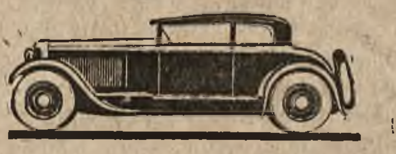
Po wyliczeniu dobrych stron motocykla Rudge wypadałoby także podać jego wady. Wady te w ogólnych zarysach są następujące: Karburator marki AMAC jest nader czuły wskutek tego *najmniejsza nieprawidłowość w ustawieniu dzwigni powoduje trudne uruchomienie silnika.* Trzeba koniecznie dobrze sobie zaznaczyć na dzwigniach jakie ma być ich położenie przy rozruszaniu silnika.



Reflektor szosowy przy złem ustawieniu żarówki w lustrze daje słabe światło. W reflektorze jest specjalne urządzenie do regulowania odległości ogniskowej i trzeba sobie każdą żarówkę świeżą założoną wyregulować wieczorem stawiając maszynę w odległości około 6 metrów od białej ściany.

Silnik Rudge nie znosi przy małych obrotach *zbytniego przyśpieszenia zapalania przy małych obrotach i zaczyna wtedy stukać.* Po pewnej wprawie można tego zupełnie uniknąć. *Nie znosi on też zbytniego oliwienia,* gdyż wówczas zawory pokrywają się osadem węglowym i silnik traci kompresję. Powinno się dojść do normy 200 gramów oliwy na 100 km. przy jeździe bez przyczepki i 250 gr. na 100 km. przy jeździe z przyczepką.

Przy zastosowaniu przyczepki należy zmienić koło zębate napędowe o 26 zębach skrzynki przekładniowej koło zębate o 22 zębach. Na zakończenie należy dodać, że zasadniczo obecnie niema już prawie złych samochodów i motocykli są tylko źli kierowcy, którzy zapominają, że maszyna jest tylko maszyną i jeżeli się o nią nie dba to prędko ulegnie zniszczeniu i będzie przyczyną ciągłych kłopotów. Prawie wszystkie konstrukcje są dobre tylko wykończenie i wytrwałość poszczególnych części oraz pewne opatentowane dogodności i nowości konstrukcyjne, (Rudge ma 15 patentów własnych) podnoszą wartość i cenę tej lub innej marki.



Zaufanie:

Kierowca do przechodnia:

— Czy umie pan prowadzić samochód?

— Nie, panie!

— W takim razie może zechce pan popilnować nieco mego samochodu!

Profesor filozofji, wybrawszy się poraz pierwszy na nowo nabytym motocyklu na wycieczkę zamiejską. Gdy znalazł się obok swej maszyny w rowie, rzecze spokojnie:

— O ile się nie mylę, to ja w tej chwili na swojem motocyklu nie będę...

Na raty.

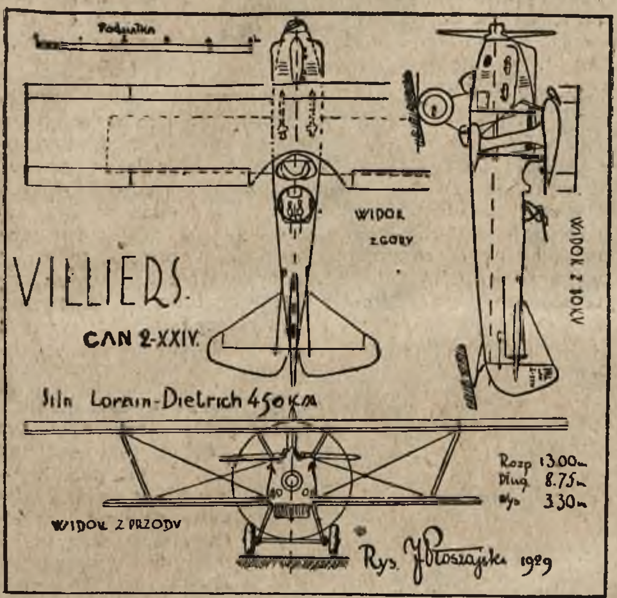
— Co, ten samochód ma kosztować gotówką 5.000 złotych, — ile pan chce za niego na raty?

— 10.000 złotych i 50% zaliczki!

MODELARSTWO LOTNICZE:

Villiers Can 2-XXIV.

Jest to dwupłat wywiadowczy, obliczony na współpracę z marynarką. Zaopatrzony jest w popularny silnik Lorain-Dietrich o mocy 450 KM. Uzbrojenie stanowią cztery karabiny maszynowe, oraz przyrząd do rzucania bomb. *Konstrukcja drewniana.* Skrzydła posiadają profil Handley-Pagee'a. Górne, w którem umieszczone są lotki, zaopatrzone jest w szczelinę na krawędzi natarcia. *Podwozie, konstrukcji drewnianej,* jest w kształcie dwóch desek połączonych osią w owiewce. *Płoza stalowa* (pazur) oparta jest na drewnianej piramidce. Stery normalne nieodciążane. Sterowanie linkami. Tylne lotki posiadają sterowanie sztywne. *Silnik okryty maską* posiadającą trzy występy na cylindry, chłodzony jest wodą. *Chłodnica żaluzjowa,* półcylindryczna umieszczona jest na dolnej części maski. Piasta śmigi oprofilowana jest czapką.



Malowanie modeli.

Modele malować należy przed zmontowaniem, jednak dwupłaty częściowo montujemy, t. zn. przyklejamy dolne skrzydło i stateczniki ze sterami do kadłuba. Zanim przystąpimy do malowania, *musimy przygotować drzewo w odpowiedni sposób* żeby farba nie wsiąkała i żeby powierzchnia malowana była możliwie gładką. Wszystkie części które mają być malowane gładzimy przy pomocy papieru szklistego (glasspapier), coraz mniejszym numerem nie wyłączając zera. Tak oczyszczone części pokrywamy cienką warstwą lakieru spirytusowego, bezbarwnego i pozostawiamy w suchem miejscu na przeciąg jednej doby. Jednak to jeszcze nie wystarcza, na lakierze znać pewne chropowatości. Chropowatości te usuwamy przez tarcie drobno sproszkowanym pumeksem (kamień królewski). *Teraz przystępujemy do malowania właściwego.*

Malujemy farbą wodną niebardzo ją rozwadniając. Uważać należy, by farba była rozsmarowana możliwie jednostajnie, szczególnie na dużych płaszczyznach. Po wyschnięciu farby pociągamy wszystkie części modeli po raz wtóry bezbarwnym lakierem. *Manewr ten powtarzamy dwa lub trzy razy* w odstępach dwudniowych. Tak polakierowany model montujemy, jednak o montowaniu napiszemy w następnym numerze.

Walka z lekkomyślnymi. Autor w krótkim artykule „L'Air“ omawia niedawny wypadek usunięcia z kadr lotnictwa zarówno wojskowego jak i cywilnego młodego pilota Laborie. Usunięto go na rozkaz ministra lotnictwa za zbyteczną brawurę w wykonywaniu akrobacji tuż nad dachami domów. Autor artykułu twierdzi, że *największymi wrogami lotnictwa są właśnie ci lekkowyślni,* powodujący katastrofy z własnej winy i zniechęcający publiczność do tego środka komunikacji, to też pożądanem byłoby, żeby i Sąd zareagował na to potępiająco, gdyż przykład w tym wypadku jest najskuteczniejszą bronią.

Po dwukrotnym przelocie nad Saharą i zbadaniu terenów w okolicy jeziora Czad, misja Richarda wraca do Francji. Ilość kilometrów przelecianych nad Czarnym lądem wynosi 15.000.

Znany pilot wojskowy Zbigniew Babiński nabył od sekcji Lotn. Politechniki Warszawskiej awionetkę do własnego użytku.

Barwne tabele znaków samolotów.

L. O. P. P. Zarząd Główny ma zamiar wydać w celach propagandowych obrony p-lotniczej barwne tabele znaków samolotowych polskich i obcych, oraz tabele sylwetek samolotów. Zainteresowani winni już teraz kierować zamówienia do Zarządu Głównego L. O. P. P. w Warszawie, ul. Długa 50.

W poszukiwaniu Italji.

Inżynier Albertini udał się do Oslo, gdzie organizuje ekspedycję, która bedzie miała na celu odnalezienie szczątków Italji. Ekspedycja ma wyruszyć na norweskim statku wielorybniczym.

Głównym klijentem Stanów Zjednoczonych w 1928 r. była Kanada, która zakupiła 76 samolotów konstrukcji amerykańskiej. Następnym klijentem jest Peru (26 samol.) a z państw europejskich Anglja (4 samol.).

Na wystawie fotograficznej w Paryżu Polska uzyskała dwie z pośród dwunastu nagród przyznanych dziesięciu państwom, biorącym udział w wystawie. Ze względu na to, że nagrody nie mają charakteru porządkowego i że na pozostałe 9 państw przypada tylko 10 nagród, wynik należy uważać za b. pomyślny dla nas.

Jury *odznaczyło nagrodami prace fotograficzne* por. obserwatora Milczewskiego Gabryela z 4 p. lotniczego i sierżanta Meysenheltera z 2 p. lotniczego. Eksponaty obu laureatów ukażą się prawdopodobnie na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu.

POSADY POSZUKIWANE:

RUTYNOWANY sprzedawca samochodów. władający językami polskim i rosyjskim, posiadający prawo jazdy, szuka odpowiedniej posady. Chętnie na wyjazd. Oferty sub. „*Skromne warunki*“ do red. „Autolotu“.

KIEROWCA z kaucją, poszukuje posady na wóz prywatny, osobowy w/g ciężarowy. Miejsce objęcia posady obojętne. Kaucja w postaci zabezpieczenia hipotecznego. Łaskawe oferty do adm. „Autolotu“, pod „*Kierowca z kaucją*“.

DOŚWIADCZONY kierowca, poszukuje posady. Tylko wóz prywatny. Liczne pochlebne świadectwa. Marka wozu obojętna, lecz tylko na wóz luksusowy. Łaskawe oferty pod „*Doświadczony*“ do adm. „Autolotu.

ELEKTROTECHNIK samochodowy z dziesięcioletnią praktyką w fabrykach zagranicznych, poszukuje posady od 1-go maja. Oferty pod „Renault“ do adm. „Autolotu“.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRUDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT" sp. o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSKI

Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205 - 80.